

Saab 9-X Air Concept 2008

NEVS-brevet fredag 14 juni
Föregående onsdag 12 juni

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

1. Northvolts batterifabrik i Skellefteå redo för byggstart

Mattias Rabe 12 juni 2019

Svenska Northvolt har säkrat finanserna för att kunna uppföra den jättestora batterifabrik som planeras i Skellefteå.



I dag meddelar Northvolt att de har nått en överenskommelse om ett kapitaltillskott om en miljard dollar, knappt 9,5 miljarder kronor, som möjliggör uppförandet av Northvolt Ett, ”gigafabriken” för litiumjonbatterier i Skellefteå. Bakom kapitalet står främst Volkswagen AG (Volkswagen Group) tillsammans med Goldman Sachs Merchant Banking Division, men även BMW Group, AMF, Folksam Group och IMAS Foundation.

Northvolt Ett i Skellefteå ska fungera som Northvolts primära batterifabrik med en kapacitet på minst 32 GWh per år. I augusti i år ska bygget påbörjas, om bland annat konkurrensverket ger sitt godkännande, och produktionen i fabriken är tänkt att sätta igång under 2021.

Utöver Skellefteå-fabriken meddelas även planer på en andra ”gigafabrik” i Salzgitter i tyska delstaten Niedersachsen. Fabriken, som är ett joint venture med Volkswagen, är tänkt att ha en årlig kapacitet på 16 GWh. Bygget planeras komma igång under 2020 och produktionen av battericeller till Volkswagens elbilar under slutet av 2023 eller i början av 2024.

– I dag är inte bara en stor milstolpe för Northvolt, det markerar också ett avgörande ögonblick för Europa som tydligt visar att vi är redo att konkurrera i den kommande vågen av elektrifiering och att vi ska göra det med hjälp av battericeller som har det lägsta möjliga CO2-avtrycket, säger Peter Carlsson, Northvolts vd och tillika en av företagets grundare.

En del av många miljarder kronor som Volkswagen-koncernen går in med investeras direkt i Northvolt AB, vilket ger det tyska bolaget runt 20 procent av Northvolt-aktierna samt en styrelseplats i det svenska bolaget. Resterande del placeras i joint venture-satsningen.

– Volkswagen lägger grunden på alla nivåer för att framgångsrikt genomföra sin elektrifieringsstrategi. Med Northvolt har vi nu också hittat en europeisk partner vars know-how och hållbara, CO2-optimerade produktionsprocesser för batterier gör det möjligt för oss att utveckla battericellsproduktionen i Tyskland, säger Stefan Sommer, styrelsemedlem i Volkswagen AG med ansvar för inköp.

Northvolt meddelar även att de till dags datum har säkrat orderingångar som motsvarar mer än 123 miljarder kronor. Man benämner värdet som en betydande del av produktionsvolymerna i Northvolt Ett i Skellefteå.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Gratis bärgning för alla Volvo-bilar i USA – oavsett hur gamla de är

Mattias Rabe 10 juni 2019

Volvo USA fortsätter att locka till sig kunder genom nya, intressanta garantier och tjänster. Den senaste är att de erbjuder alla amerikanska Volvo-ägare kostnadsfri bärgning om bilen skulle bli stående längs vägkanten.



FILM: *https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/volvo-genom-tiderna*

Går bilen sönder på långresan är det bra med mer än en trafikförsäkring, bilbärgning ingår nämligen normalt i halv- och helförsäkring. Har man ingen vägassistansförsäkring får man helt sonika jaga rätt på en bärgare vilket kan bli kostsamt om man befinner sig långt ifrån en verkstad.

Detta dilemma har inte längre amerikanska Volvo-ägare, oavsett om de kör en ny eller gammal bil. Volvo Car USA har nämligen introducerat tjänsten ”Tow for Life”, ungefärligt översatt till ”livstids bilbärgning”.

Bilbärgning ingår redan i nybilsgarantin, ”Tow for Life” träder i kraft när denna löper ut.

– Tow for Life säkerställer att det finns hjälp om ett haveri skulle inträffa, oavsett fordonets ålder, säger Scott Doering som är kundserviceansvarig vid Volvo Car USA.

Den livstidslånga bilbärgningstjänsten gäller över hela USA oavsett Volvo-modell och kostar ingenting extra. ”Haken” är att bilen bärgas till vad Volvo kallar för expert som använder äkta Volvo-delar och -reparationsmetoder, med andra ord en verkstad auktoriserad av Volvo.

– Detta kommer att få kunden tillbaka på vägen snabbare och är en försäkran om att reparationen genomförts korrekt, säger Scott Doering.

Tow for Life fungerar i kombination med nyligen lanserade appen Volvo Car Accident Advisor (en sorts nödtjänstapplikation i mobiltelefonen) och garantin Volvo Lifetime Replacement Parts & Labor Warranty som innebär att man som Volvo-ägare inte behöver betala mer än en gång för en reservdel, oavsett hur många gånger den behöver bytas (gäller inte slitdelar som exempelvis torkarblad, bromsbelägg etc).

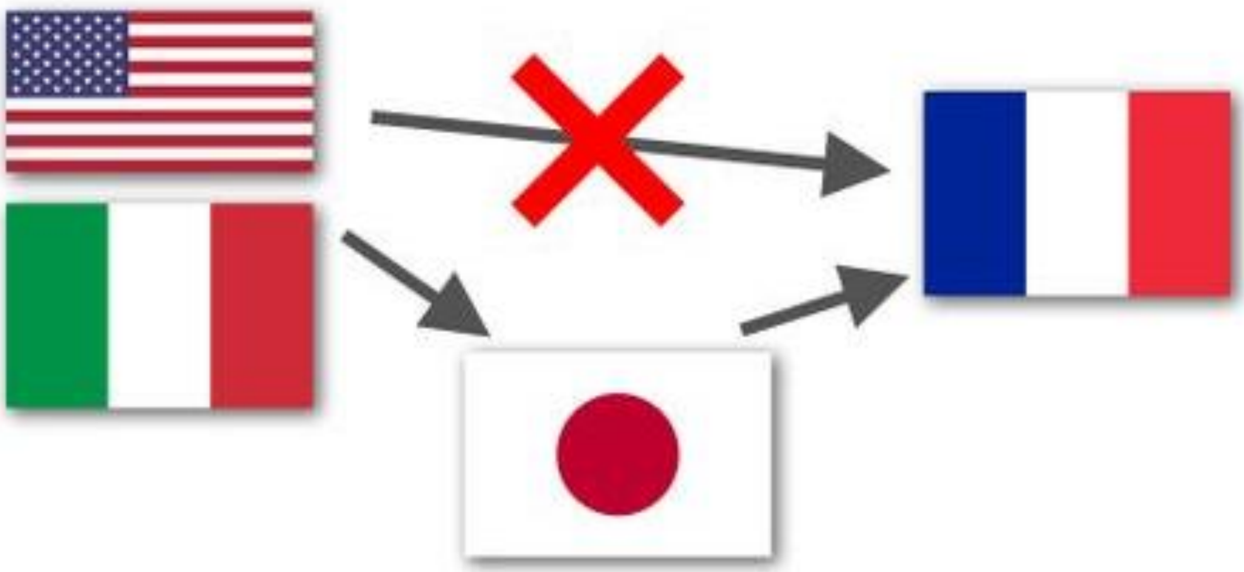
Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. FCA/Renault-samgående kan vara aktuellt igen – på Nissans villkor

Mattias Rabe

11 juni 2019

Fiat Chrysler Automobiles och Renault uppges vara på väg att återuppta samtalen om en sammanslagning, men mycket hänger på Nissan.



I slutet av maj kom uppgifter om att italienskamerikanska fordonskoncernen Fiat Chrysler Automobiles (FCA) och franska Renault tittade på ett sammangående. För några dagar sedan visade sig att idén om en sammanslagning gick i stöpet. Anledningen sades vara den politiska situationen i Frankrike, men senare kom det fram uppgifter som menade att det var den franska regeringen, som äger 15 procent av Renault, som hade satt sig på tvären och samtidigt sökte stöd från Nissan som just nu ligger i en form av konflikt med Renault (som inte blev bättre av Carlos Ghosn-affären).

Nu tar det hela en ny vändning i och med att Nissan sägs vara beredda att stödja en sammanslagning, men inte utan villkor. Nissan, som Renault har haft en allians med i 20 års tid, vill nämligen att Renaults ägarandel i Nissan ska minska kraftigt från dagens 43,4 procent. Japanerna anser att alliansen till stora delar styrs på franska villkor i och med att Renault även har rösträtt i det japanska bolaget. Nissan å sin sida har endast 15 procent ägarandel i Renault, och det utan rösträtt i den franska biltillverkaren. Orättvist kan tyckas, speciellt då Nissan är en mer än dubbelt så stor biltillverkare än Renault (Nissan sålde i fjol 4,75 miljoner bilar, Renault endast 2,29 miljoner bilar).

Franska regeringen ska ha sagt att de är beredda att minska sin andel i Renault för att underlätta en sammanslagning, men endast om det gynnar samtliga parter.

Mattias Rabe

RECHARGE

4. Volkswagen går över till eldrift

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-06-10, 11:05

Om sju år är det slut. Sista nya VW-modellen med förbränningsmotor lanseras 2026. Därefter är det eldrift på alla nya modeller.



Volkswagen ID 3 lanseras I höst, men sedan väntar en hel ID-familj med elbilar.

På hösten 2015 avslöjades Volkswagens avgasfusk. Elva miljoner dieselbilar hade programvara som stängde av avgasreningen.

Dieselgate var ett faktum och Volkswagen fick mångmiljardböter, både i USA och Europa. Men dieselgate blev också början på en förändring, framtiden var inte dieselmotorer utan elektrifiering.

I höst lanseras ID 3, Volkswagens första "folkelbil" med ett ingångspris på strax under 300.000 kronor. ID 3 är början på en hel familj av eldrivna modeller, i olika storlekar och segment.

Att Volkswagen menar allvar med elektrifieringen blir tydligt i en intervju som tidningen Handelsblatt gjorde i helgen med VW:s strategichef Michael Jost:

"Under 2026 lanserar vi den sista nya modellen med förbränningsmotor," sa Michael Jost till Handelsblatt vid en konferens i Wolfsburg.

[Så ska Volkswagen konkurrera med Teslas Superchargers – och undvika leveranskaos]

[Så ska Volkswagen klara att bygga billiga elbilar]

[Volkswagen: Vi ska återvinna 97 procent av våra elbilsbatterier]

[Drömbesked för Northvolt: Ska bygga batterier med Volkswagen]

Feber

5. Uppdaterade Volkswagen Passat blir din för 309.900 kronor

Av Bobby Green 2019-06-11 kl 15:45

Går att beställa nu



FILM: https://youtu.be/HtXrE1WSzPA

I början av året visade Volkswagen upp en uppdaterad version av modellen Passat. Nu drar försäljningen igång och i samma veva får vi reda på vad alla olika versionerna kostar. Den billigaste kostar från 309.900 kronor och för den pengen får du en sedan 1,5 TSI 150 EVO med manuell låda. Premiär hos svenska återförsäljare blir i september. Alla priser ser du här nedan och mer om bilen finns på länken och i pressmeddelandet.

Passat Sportscombi och Alltrack:
1,5 TSI 150 EVO manuell: från 319 900 kronor (släpps i början av juli)
1,5 TSI 150 EVO DSG: från 339 800 kronor (släpps i början av juli)
2,0 TSI 190 DSG GT: från 348 700 kronor (nytt motoralternativ)
2,0 TDI 150 EVO DSG: från 339 800 kronor (nytt motoralternativ, släpps i början av juli)
2,0 TDI 190 DSG GT: från 348 700 kronor
2,0 TDI 190 DSG 4MOTION GT: från 348 700 kronor
2,0 TDI 240 GTS: från 424 900 kronor
GTE (laddhybrid): pris ej officiellt (släpps i början av juli)
Alltrack 2,0 TDI 190 DSG 4MOTION GT: från 348 700 kronor (kampanjpris, ordinarie pris: från 363 700 kronor)
Alltrack 2,0 TDI 240 DSG 4MOTION GTS: från 439 900 kronor
Alltrack 2,0 TSI 272 DSG 4MOTION GTS: från 439 900 kronor
Passat sedan:
1,5 TSI 150 EVO manuell: från 309 900 kronor (släpps i början av juli)
1,5 TSI 150 EVO DSG: från 329 800 kronor (släpps i början av juli)
2,0 TDI 150 EVO DSG: från 329 800 kronor (nytt motoralternativ, släpps i början av juli)
GTE (laddhybrid): pris ej officiellt (släpps i början av juli)

RECHARGE

6. Kraftig explosion vid vätgasmack: "Ett våldsamt tryck"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-11, 10:40, uppdaterad 2019-06-12, 09:40

Stort säkerhetsavstånd och fick släckas på distans med robot.



En vätgasstation exploderade i norska Sandvika utanför Oslo under måndageftermiddagen. Vittnen på plats berättar om en stor explosion och mycket rök.

Räddningstjänsten upprättade ett säkerhetsavstånd på 500 meter för att kunna släcka elden, och även motorvägarna i anslutning till macken fick tillfälligt stängas av. Efter tre timmars arbete med stora resurser från räddningstjänsten och en särskild släckningsrobot beskrevs faran för nya explosioner som liten.

Det var en obemannad Uno-X-station som drabbades, och kedjan har nu valt att stänga flera andra liknande stationer i väntan på utredningen. Under tisdagen stängdes ytterligare tio andra vätgasmackar i Norge. Exakt vad som orsakat explosionen på vätgasmacken är oklart.

Två personer fick lindriga skador, en efter att en krockkudde utlöst på grund av explosionen och en med öronsus. En förare som åkte förbi berättar för Verdens Gang att hans bil krängde våldsamt på vägen.

"Det var ett våldsamt tryck", säger han.

"Det är ganska kaotiskt här, och uppenbart stora materiella skador", sa operationsledaren Cathrine Silju till tidningen.

Vätgas används för att tanka bränslecellsbilar. Toyota och Hyundai har storsatsat på tekniken som ännu inte fått något större genomslag, bland annat eftersom det finns få vätgasmackar att tanka vid.

Fördelen ska vara att en vätgasbil går snabbare att tanka än att ladda en elbil. Men tekniken får ofta kritik för att vara ineffektiv jämfört med en batterielbil.

Uppdatering 12/6: Det är oklart hur länge vätgasmackarna kommer vara stängda, skriver Aftenposten, men här i Sverige är mackarna alltså fortfarande öppna. Det rullar 160 vätgasbilar på norska vägar och bilägarna har blivit erbjudna att köra en vanlig förbränningsbil tills utredningen är klar. Hyundai och Toyota har tillfälligt stoppat försäljningen av vätgasbilar i Norge i väntan på utredningen.

RECHARGE

7. Efter explosionen: Svenska vätgasmackar fortfarande öppna

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-06-11, 17:05, uppdaterad 2019-06-12, 13:10

Ingen anledning att vara orolig – säkerheten är hög, enligt svenska verksamhetschefen.



På måndagen inträffade en kraftig explosion vid en vätgasmack i Norge. Exakt vad som orsakat explosionen är än så länge oklart, och ska nu utredas.

Två personer fick lindriga skador och räddningstjänsten upprättade en säkerhetszon på upp till 500 meter kring macken.

I Norge har flera vätgasmackar nu stängt i väntan på utredningen. Men i Sverige finns än så länge inga planer på att stänga någon av de fyra vätgasmackarna.

"Det måste göras en analys av vad som skett. Allt annat är bara spekulation. Vi har haft vätgasmackar i drift i många år utan att det skett någon olycka och det finns inget som gör mig orolig för att det finns något systemfel. Vi måste vara lugna och metodiska", säger Björn Aronsson, verksamhetschef på Vätgas Sverige till Recharge.

Experter på plats

Enligt Björn Aronsson har det snabbt tagits in folk för att analysera vad som hänt. Han vill invänta utredningen.

• Finns det i nuläget några planer på att stänga mackar i Sverige?

"Nej, inte alls. Det finns inget som säger att det är just vätgasen som varit orsaken till explosionen."

Björn Aronsson vill poängtera att det totalt sett är "otroligt få" olyckor som sker.

"Det finns väldigt bra kompetens och jag tror att man redan inom några dagar kan ha en bra bild av vad som kan ha orsakat detta. Det är synd att det sker, men som tur var inträffade inga allvarliga personskador."

Vätgasingenjörer samarbetar över landsgränserna kring standarder för mackarna och enligt Björn Aronsson kommer den här händelsen nu följas upp av flera länder.

"Det kommer göra att stationerna blir ännu bättre", säger han.

Fotnot: På bilden syns Toyotas bränslecellsbil Mirai. Den har inget med olyckan att göra.

elbilen

8. Sverigepremiär för Hyundai Nexo och för Sveriges nordligaste vätgasstation

Text: Lotta Hedin

Publicerad: 2019-06-11

Idag är det sverigepremiär för Hyundais bränslecellbil Nexo. Den första officiella visningen i Sverige sker i Umeå i samband med invigningen av Oazers tankstation för vätgas där.



Nexo som drivs med vätgas, har en räckvidd på 66,6 mil enligt WLTP och kommer enligt Hyundai finnas tillgänglig för omgående leverans i Sverige efter sommaren.

Priset startar på 849 900 kronor före klimatbonusen. Premiummodellen kostar 879 900.

Oazers vätgasstation i Umeå blir den femte i Sverige, och den första norr om Sandviken.
– Vi har testkört en period och nu vet vi att den fungerar i både minus tretti och plus tretti grader, säger Mikael Lindblad på Oazer.

Vätgasen tillverkas av vatten på plats vid stationen, med hundra procent grön el.
I nuläget tillverkas 10 kilo vätgas per dygn vid stationen, men det går att skala upp om efterfrågan skulle öka. Oazers affärsidé är just flyttbara och skalbara vätgasstationer som kan anpassas.

– Problemet är alltid hönan eller ägget: Ingen köper vätgasbilar om det inte finns tankstationer, och ingen investerar i tankstationer om det inte finns vätgasbilar. Med vår lösning kan till exempel kommuner eller företag som åkerier börja i liten skala och öka gradvis, eller flytta stationen till en annan plats senare, säger Mikael Lindblad på Oazer.

Priset för vätas är cirka 100 kr per kilo, och på ett kilo vätgas tar man sig cirka tio mil. Hyunday Nexos tank rymmer 6,6 kg vägas, och skulle alltså kosta cirka 660 kronor att fylla.



9. Osannolikt dålig tajming av Hyundai

Publicerad 2019-06-11, 17:05, uppdaterad 2019-06-12, 13:10

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Igår: Explosion och stängda vätgasstationer i Norge. Idag: Sverigelansering för vätgasbilen Hyundai Nexo och nyöppnad vätgasstation i Umeå.

Jag måste nästan börja med att skicka mina kondoleanser till Hyundai Sveriges PR-avdelning som hade sett framför sig en riktig kioskvältare till lansering av Hyundai Nexo. Det kunde ju inte bli bättre. Att lansera bilen i samband med utbyggnation av nätverket för vätgastankning. Det skulle bli "the perfect storm".

Och visst, upplägget låter glasklart. Vattentätt. Bäddat för succé. Om det inte vore för det fullständigt osannolika sammanträffandet som skedde i Norge igår. En vätgasstation exploderade (lyckligtvis utan någon svårt skadad) i Sandvika utanför Oslo.

Det ledde till att flera andra vätgasmackar valde att stänga i väntan på utredningen som ska fastställa orsaken till explosionen.

I Sverige fortsätter dock de fyra stationer som finns att hålla öppet. Men frågan är om inte tryckvågen från explosionen i Sandvika knuffar omkull de personer som hade tänkt lägga rabarber på en vätgasbil. För hur sugen blir man på att köpa en bil som riskerar flyga i luften, som om den vore med i en Die Hard-film, när man ska tanka?

Det ska dock sägas att det i nuläget inte finns något som säger att det är vätgasen i sig som är orsaken till explosionen. Men explosionen är likväl ett faktum – och hur man än vrider och vänder på det är det ju ingen toppenreklam för vätgas som drivmedel.



Hyundai Nexo.

Och just det, höll nästan på att glömma. Hyundai Nexo finns att beställa nu och kostar från 849.900 kronor. 879.900 kronor i premiumutförande. Någon som är sugen?

RECHARGE

10. Audi återkallar elbilen e-tron, vattenläckage kan ge kortslutning och brand

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-06-11, 13:53, uppdaterad 2019-06-11, 16:35

I Sverige berörs ett 90-tal ägare till elbilen Audi e-tron. Vattenläckage och fukt kan i värsta fall leda till kortslutning och brand.



Audi meddelar att man ska återkalla de först byggda exemplaren av elbilen e-tron. Det omfattar alla bilar som byggt fram till och med vecka 11, 2019.

Felet upptäcktes vid en kvalitetsuppföljning och handlar om en felaktig tätning i närheten av laddkontakten. Det går inte att utesluta en risk för att fukt passerar tätningen och ansamlas inuti högvoltsbatteriet. Läckaget kan i värsta fall leda till kortslutning inuti batteriet, och även brand.

Audi understryker dock att man inte känner till något fall där e-tron fått problem på grund av läckaget.

I Sverige är det ett 90-tal ägare till Audi e-tron som berörs. Enligt Audis informationschef Irene Bernald kan ägarna fortsätta att använda sina e-tron, men vara vaksamma:

"Ägarna kommer att meddelas snarast och kan fortsätta köra bilen, men om varningssymboler för elsystemet visas i instrumentsdisplayen skall bilen parkeras direkt på säkert ställe," säger Irene Bernald.

Bränder i elbilar är ovanligt, jämfört med konventionella bilar med förbränningsmotor. Händelseförloppet kan dock vara mycket snabbt, vilket en film från ett parkeringsgarage i Shanghai visar där en Tesla Model S börjar brinna.

Ett annat problem med kortslutning i batteripaketet är att branden kan dämpas med vatten och skum, men själva kortslutningen fortsätter ändå, ända tills batteriet är helt tömt på energi. Därför kan en släckt elbil fatta eld igen, och igen. En brandstation i Nederländerna har löst problemet genom att vattenfylla en container och helt enkelt "dränka" elden i ett dygn.



[Teslan fattar eld i parkeringsgarage – se det blixtsnabba händelseförloppet]()



[Otäck bilbrand blir svårsläckt – följ våra tips för att lyckas med släckningen]()



[BMW i8 började ryka – brandkåren släckte med container-bad i 24 timmar]()



[Tesla Model S brann upp – Tesla skyller på pistolskott]()



[GM:s fräcka kupp: Tesla började brinna – då fick ägaren en Chevrolet Bolt som lånebil]()



[Tesla Model S-förare dog i eldsvåda – dörrhandtagen gick inte att öppna]()



[Otäck bilbrand – bilen försvann – vad är det för modell?]()



[Brandorsaken hos Tesla Model S i Norge klarlagd – kortslutning]()

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

11. Provkörning av Mercedes EQC 400 4Matic

Hans Hedberg

9 juni 2019

Mercedes nya modellprogramserie EQ har begåvats med sin första bil – EQC. En eldriven suv där huvudkonkurrenterna heter Audi e-tron och Jaguar I-Pace, plus i princip alla Teslas modeller. Vi kör den i el-jetset-staden Oslo och tar reda på hur väl Stuttgart lyckats med sin elbilssatsning.



Vårt grannland Norge är som ett paradis för elbilsälskare, huvudstaden Oslo är rena rama Edens lustgård. Orsaken är kraftfulla subventioner från staten plus tillåtelse att köra i bussfiler om man är minst två i bilen. Bland annat. I kombination med landets gröna el som produceras i princip uteslutande från vattenkraft är trafiken i stor-byn fullproppad med elbilar. Leaf, i3, e-Golf, I-Pace samt Teslamodeller av alla de slag – vart man än vänder blicken finns de.

Huvudkonkurrenten nummer ett till Mercedes EQC 400 4Matic är definitivt Audi e-tron 55 quattro. Mercedes är visserligen något mindre i alla ledder men inneutrymmena skiljer eltyskarna inte så värst mycket åt. Det något mer smutta formatet hos EQC är en fördel, e-tronens bredd på 194 centimeter kan ibland ställa till det vid snåriga manövrar. Då är den sex centimeter smalare Mercedesen att föredra.

Mycket utvecklingskraft har gått åt till att göra EQC tyst och bekväm. Det var viktigt att isolera bort det vinande ”spårvagnsljudet” som alstras av elmotorerna samt att dämpa bort så mycket av inträngande buller från kaross, däck och vindbrus som möjligt. Elmotorerna på fram- respektive bakaxel är helt inkapslade och upphängda i speciella separata ramar som i sin tur är dämpisolerade från övriga karossen och chassit.



Instrumentbrädan har både pek- och rörelsefunktion, MBUX kräver viss inlärning.

Mercedes EQC 400 4Matic rör sig väldigt mycket som en vanlig konventionell Mercedes på vägen. Är du inte bil- eller teknikintresserad skulle du antagligen inte märka av att bilen drivs med elkraft förrän det var dags att tanka, hrm…ladda.

Designmässigt har EQC egen stil, givetvis märks det att bilen baseras på GLC men Mercedes designchef Gordon Wagener har lyckats skapa en delvis ny känsla. Bakpartiet är en salig mix av firmans olika stilar av suv, kombi och crossovercoupé – slutresultatet är väldigt mycket Mercedes med sin typiska karaktär av runda former blandat med hög grad av detaljering.

Inredningen fortsätter på den inslagna linjen med hög igenkänningsfaktor uppblandat med exempelvis nyfikna roséfärgade ventilationsutsläpp, MBUX-instrumentklusterfrån A-klass men också en mittkonsol i blanksvart plast direkt från GLC. Den senare sticker i ögonen som ett tecken på besparingsåtgärder i en övrigt kvalificerad interiör.

Maurice Girod är aerodynamikexpert och visar tydligt på luftströmmarna som far fram över EQC. Trots att bilen har konventionella stora backspeglar och saknar infällbara dörrhandtag (vilket brukar vara ”standard” hos strömlinjeformade karosser) är luftmotståndsvärdet låga 0,29. Automatiskt reglerbara klaffar innanför frontgrillen, små flärpar här och där som styr vindströmmarna rätt, slät fälgdesign och en avsmalnande ”boat tail”-form hos bakpartiet gör att bromsande virvlande vortex-vindströmmar blir så små som möjligt.

Dubbla elmotorer (M 2789 EV-EVA1) med sammanlagd systemeffekt på 408 hästkrafter och maximalt vridmoment på 760 newtonmeter skickar iväg EQC 0-100 km/h på 5,1 sekunder. Batterikapaciteten är 80 kWh (230 Ah/405 V), med två moduler med 48 celler samt fyra moduler med 72 celler. Vikten för batteriet är 652 kg och dimensionerna är 2 315 millimeter långt, 1 557 mm brett och 390 mm högt. Hela bottenplattan är fylld med batteri helt enkelt.

Förbrukningen vid blandad körning enligt WLTP uppges till 2,2 kWh per mil men när jag snurrar runt mellan Hønefoss, Holmenkollen och Karl Johan visar färddatorn dubbla den siffran titt som tätt. Beroende på körsätt är räckvidden 374 kilometer upp till 417 km. Optimal temperatur för en batterielbil är svensk sommartid, 20-25 grader.



Inredningen skiljer måttligt från övriga Mercedes, EQC är konventionellt utförd i kupén.

Kylning respektive uppvärmning av batteripacket är väsentligt för förbrukning, laddning och hållbarhet. Vintertid kan ett iskallt batteri ta mångdubbelt längre tid att ladda än ett korrekt tempererat. Vätskekyld ombordladdare tillåter effekter på upp till 7,4 kilowatt. Vid speciella snabbladdare kan EQC hantera upp till 110 kilowatts effekt. Då ska man kunna ladda batteriet från tio till 80 procent på 40 minuter.

Ett ytterligare skäl till att hålla elförbrukningen i schack är att toppfarten är begränsad till 180 km/h eftersom energiförbrukningen är slösande vid stor kraftutsöndring, betydligt högre proportionellt jämfört med konventionell förbränningsmotorteknik. För att förbättra drivlinans energioptimering introducerar Mercedes EQ-tekniker ECO Assistent, vilket innebär att elmotorns alstrande av återvunnen rörelseenergi går att reglera stegvis.

Standardläget Auto tar hand om allt på bästa vis men för teknikfreaks med gröna tankar kan man via rattpaddlarna spela mellan olika lägen: ”D+” (litet/inget motstånd, ”segling”), ”D” (svag retardation, max 0,6 m/s2), ”D–” (normal retardation, max 1,7 m/s2), ”D—” (stark retardation, max 2,5 m/s2). I läge ”D—” används i princip inte de mekaniska bromsarna över huvud taget vilket gör att du enbart använder gaspedalen, tekniken kräver några mils inkörning för att bli mjuk eftersom elmotorerna mer än gärna suger i sig rörelseenergi. En kul och användbar finess om ni frågar mig.

Tillverkning av Mercedes EQC 400 4Matic i Tyskland startar efter sommaren, de första svenska kundbilarna levereras under sista kvartalet. Hemma i Tyskland finns en miljörabattgräns vid 60 000 Euro, en viktig målbild att hålla för Mercedes denna gång. Prisribban har tyska staten satt för att elbilar inte enbart ska vara något för välbemedlade. Detta är orsaken till att det svenska listpriset på 789 900 kronor är klart konkurrensdugligt. Privatleasing är satt till 10 195 kr/mån inkl. moms och Fleet-leasing kostar 8 995 kr/mån exklusive moms.

I vanlig ordning erbjuder en pamflett med olika utrustningspaket och nivåer men grundmodellen är ”tillräckligt” utrustad från start. Efter två dagar av kökörning i och runt Oslo med nya EQC är slutintrycken goda. Visst, bilen känns förutsägbar och ”ospännande” men den inbyggda solida Mercedes-feelingen är övertygande i det mesta. En rejält komfortabel och tyst familjebil med acceptabel räckvidd är aldrig fy skam.



500 lastliter men fällbart 40/20/ 40 och stuvutrymme under golvet.

Tre frågor



Dr. Achim Bauer – *utvecklingschef och ansvarig för NVH.*

Vad exakt gör NVH-teamet? – NVH står för engelskans ”noise, vibration and harshness” det vill säga hur bilens totalkomfort är. I fallet projekt N293 (EQC) var vi med från allra första början – kravet var att göra en tyst och komfortabel elbil.

Innebär det att ni fyllt upp alla skrymslen och vrår med ljudisolering? – NVH är mer komplext än så. Vi ville undvika elmotorernas vinande, däckens buller, vindljud men även dämpa inkommande ljud som inte märks hos en bil med förbränningsmotor.

Nämn någon detalj som verkligen skiljer mellan EQC och exempelvis GLC! – De gömda ventilerna i bakre hjulhusen som släpper ut kupéns luftövertryck är samtidigt en ingångsport för buller hos en i övrigt ljudisolerad tyst elbil. Därför har vi konstruerat en ”sluss” som sluter tätt inåt men låter övertrycket utåt flöda fritt!



Batterierna tål snabbladdning, för att nå 80 procent krävs 40 minuter.

Det här är nytt!

GLC Byggarkitekturen har lånats från mellanklass-suven GLC men anpassningen till elbil är total.

Släpvikt EQC får dra släp som väger max 1 800 kg, bra för den som vill ha en allround elbil.

Enpedalskörning Man kan ställa den elektriska drivlinans retardationskraft i fem olika lägen, i det hårdaste används knappt de mekaniska bromsarna över huvud taget.

180 Moderat begränsad toppfart (precis som alla kommande nya Volvo!) för att inte dränera batterikapaciteten helt och hållet

Mercedes EQC 400 4Matic

Pris 789 900 kronor, säljstart nu, första kundleverans sista kvartalet 2019.

Motor El, asynkronmotor (en per axel). Max systemeffekt 408 hk (300 kW), max vridmoment 760 Nm. Batterityp litium-jon, 80 kWh.

Kraftöverföring Motor fram och bak, fyrhjulsdrift.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med dubbla triangellänkar. Bak multilänkaxel.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,8 meter.

Bromsar Ventilerade skivor fram och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd fram 7,5 tum, bak 8 tum. Däck fram 235/55 R19, bak 255/50 R19.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 287, längd 476, bredd 188, höjd 162, spårvidd f/b 162/162. Markfrigång 10. Tjänstevikt ca 2 495, maxlast ca 445, max släpvagnsvikt 1 800. Bagagevolym (VDA-liter) 500-1 460 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 5,1 s, toppfart 180 km/h (begr).

Bränsleförbrukning (WLTP): Elförbrukning blandad körning ca 2,2 kWh/mil. Räckvidd blandad körning: 37,4-41,7 mil.

Garantier Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 30 år, lack 3 år.

Skatt 360 kronor per år.

Rivaler



Audi e-tron 55 quattro
Det tog tid för Ingolstadt att komma med sin e-tron men när den väl kom så övertygade den på många plan. Batterikapacitet 95 kWh och räckvidd på 41 mil. Toppfarten är begränsad till 200 km/h. Pris: 885 000 kronor.



Jaguar I-Pace EV400 AWD
Årets Bil skördar succéer runt om i världen, vilket till viss del är förståeligt. I-Pace var först ut i premiumklassen som elbil. Körmässigt sportig att köra med skön körställning. Men laddtiden är lång och den engelska el-Jaggan sörplar ström som om vore det gratis fin-whisky från ekfat. Pris: 879 900 kronor.
GALLERI
Mercedes EQC 400 4Matic
28 bilder

SVENSKA DAGBLADET

12. Överkomligt pris bäddar för köpare med klimatångest (Kia E-Soul)

Ia Wadendal Publicerad 2019-06-08

Över 200 hästkrafter och en möjlig räckvidd på 45 mil – helt på el. Det erbjuder Kia E-Soul som är ett ytterligare ett tillskott på den ständigt växande marknaden av laddbara bilar. Noll-utsläpp och ett relativt överkomligt pris lär bädda för att bilköparen med klimatångest inte behöver sucka så mycket när hon öppnar plånboken.



Den tredje generationen av Kia Soul kommer enbart att säljas med elektrisk drivlina och är en representant för "folk-elbilen".

Överkomligt pris bäddar för köpare med klimatångest

När en rostig gammal fossildriven traktor möter en ung rebellisk elbil på en tysk rastplats uppstår ingen ljuv soulmusik direkt. Men träffen är förstås symbolisk på flera sätt. Det nya mot det gamla. Generationsklyftan. Den dryga oljebolags-bossen mot klimatstrejkande Greta Thunberg om man så vill.

Den tredje generationen av Kia Soul kommer enbart att säljas med elektrisk drivlina och är en representant för "folk-elbilen" – den som både har lång räckvidd och ett överkomligt pris. Att kunna köra många mil med nollutsläpp är förstås en dröm för den som tar miljöfrågan på allvar.

Elbilen är det just nu hetaste alternativet för den som vill slippa släppa ut avgaser och partiklar som påverkar både miljö och hälsa negativt. Visserligen har flera forskare pekat på att batteritillverkningen i länder med ful-el orsakar utsläpp redan under produktionen, men en ny studie från ICCT (International Council of Clean Transportation) visar att elbilen är renare än fossildrivna fordon genom hela livscykeln.

Så vad ger då nya Kia E-Soul förutom ett någorlunda rent samvete? De bilar som kommer till Sverige har ett vätskekylt batteripaket på 64 kilowattimmar, kWh, och en elmotor som ger 204 hästkrafter. Vridmomentet ligger på 395 newtonmeter, Nm, redan från start och det märks. Att trycka på gaspedalen i en E-Soul – eller vilken annan modern elbil som helst – avslöjar den enorma kraften som gör omkörningar helt bekymmersfria.



Interiört har föraren en rymlig och luftig miljö med god sikt runt om. Infotainmentskärmen är befriande enkel och ger tydlig information om såväl batterikraft som räckvidd och närliggande laddstolpar. Foto: Ia Wadendal

Styrningen är mjuk och följsam genom kurvorna på vägen i bokskogarna utanför Frankfurt. Färden är ganska tyst ute på landet, men på motorvägen tränger både ljud från blåsten och däcken in i kupén. Karossen är ju så långt från strömlinjeformad man kan komma, så luftmotståndet är svårt att eliminera.

Interiört har föraren en rymlig och luftig miljö med god sikt runtom. E-Soul är fem centimeter längre än föregångaren och har en bredare hjulbas – det innebär bland annat att utrymmet för långbenta passagerare är behagligare än tidigare. Infotainmentskärmen är befriande enkel och ger tydlig information om såväl batterikraft som återstående räckvidd och närliggande laddstolpar. Vi kör en bil med den högre utrustningsnivån som också har en head-up display som med pilar visar navigationens ruttförslag och vilken hastighet vi kommit upp i.

Provkörningen är alltför kort för att kunna bedöma om den utlovade räckvidden håller. Efter fyra timmar av ganska hårda tester med fullt gaspådrag visar batterisymbolen att det återstår 71 procent strömmad kraft. Då har vi också testat de paddlar bakom ratten som i fyra nivåer fyller på med energi från bromskraftåtervinningen – när föraren släpper foten från gaspedalen bromsar bilen in och laddar batteriet på kuppen.

De olika körlägena ställs in med en ratt och med knappar på mittkonsolen. Foto: Kia

Av de fyra körlägen som finns – Normal, Eco, Eco plus och Sport – är det förstås de som börjar på bokstaven E som föraren med räckviddsångest ska välja. Eco-lägena gör sitt bästa för att maximera räckvidden, bland annat genom att stänga av luftkonditioneringen helt eller i en del av bilen. Det går att följa både hur batteriet laddas och hur ”eco” man kör via den digitala instrumenteringen.

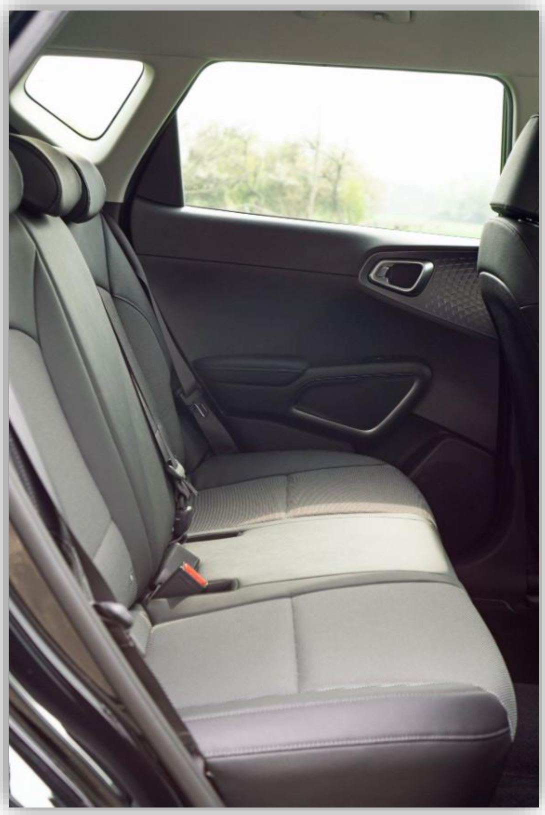
Skulle man av någon anledning köra slut på batteriet under dagen så går det att ”snabbladda” upp till 80 procent på cirka en och en halv timme – vid en laddstolpe som erbjuder 50 kW. Det är ju egentligen inte speciellt snabbt så det gäller att planera in både en läglig lunch och kanske lite shopping på den stormarknad som förhoppningsvis ligger i närheten av laddstolpen.

Lyckas man hitta en 100 kW-laddare så ska det gå att fylla på energi lite snabbare – runt 40 minuter. Det bästa är förstås att köpa en laddbox till garaget hemma och se till att stoppa in sladden varje natt. Ladduttaget sitter i nosen, vilket är praktiskt eftersom man då slipper backa in till stolpe eller box.



De olika körlägena ställs in med en ratt och med knappar på mittkonsolen.

Kia har också gjort som konkurrenterna – skaffat en app till mobiltelefonen där bilägaren kan kolla laddstatusen på distans och till exempel sätta igång klimatanläggningen i förväg så att man slipper kliva in i en kall bil på vintern.



Trots hårt stoppade stolar i baksätet sitter man riktigt bekvämt.
Bagageutrymmet är på modesta 315 liter.

Den värsta konkurrenten till E-Soul är faktiskt det lite större syskonet i Kia-familjen, nämligen E-Niro som kan erbjuda rymligare plats för bagaget. Prisskillnaden mellan de två strömmade syskonen är liten. E-Niro har ett instegspris på 444 900 kronor, vilket efter klimatbonusen minskar till 384 900 kronor. E-Soul kostar 373 900 kronor när bonuspengarna gjort sitt. För den som hellre vill privatleasa nya E-Soul kostar det runt 5 000–6 000 kronor i månaden. Då ingår försäkring, tre års garanti och service bland annat.

Tyvärr finns inte elektriskt justerbara framstolar med i standardutrustningen, de som vill ha detta får plussa på 29 900 kronor för att få utrustningsnivån Advance Plus. I den ingår också trådlös laddning för mobilen och en head-up display.



För den som vill ha ett eldrivet fordon med en design
som verkligen sticker ut är bilmodellen helt rätt.

Specifikationer | Kia E-Soul

Grundpris: 433 900 kr.
Energiförbrukning: 15,7 kWh/100 km (WLTP).
Koldioxidutsläpp: 0 g/km (WLTP).
Motor: Elektrisk synkronmotor på 64 kWh.
Kraftöverföring: Automat, framhjulsdrift.
Laddtid: 11,5 timmar (laddbox 5,7 kW), 1–1,5 timme (snabbladdare 50 kW/100 kW).
Räckvidd: 452 km (WLTP).
Skatt: 360 kr/år.
Max effekt: 204 hk (150 kW) vid 3 800–8 000 varv/min.
Max vridmoment: 395 Nm vid 0–3 600 varv/min.
Tjänstevikt: 1 807 kg, kan skilja beroende på bilens utrustning.
Längd/bredd/höjd: 419/180/160 cm.
0–100 km/tim: 7,9 sek.
Toppfart: 167 km/tim.
Max släpvagnsvikt: Ingen uppgift.



Snabbladdning görs med en likströmsladdare, CCS,
och tack vare det vätskekylda systemet kan man göra upprepade snabbladdningar.

Motor/växellåda
Betyg: 5 av 6
Pigg med en acceleration från 0 till 100 på 7,9 sekunder. Enkel automatväxel med en vridbar ratt och knappar där man ställer in de olika körlägena.
Ekonomi/miljö
Betyg: 5 av 6
Efter klimatbonus är priset på E-Soul riktigt konkurrenskraftigt, och fordonsskatten hamnar på låga 360 kronor om året. Ur miljöaspekt är det förstås full pott med nollutsläpp.
Köregenskaper
Betyg: 5 av 6
Mjuk och följsam med god kraft under omkörningar. Väldigt rolig att köra i sportläget, men det drar förstås extra energi.

Säkerhet

Betyg: 5 av 6

Fullgott säkerhetspaket med bland annat autobroms som varnar för fotgängare och cyklister, trötthetsvarnare och filövervakningssystem. Den som vill ha även varning för fordon bakom och i döda vinkeln får köpa en bil med högre utrustningsnivå.

Helhet

Betyg: 5 av 6

För den som vill ha ett eldrivet fordon med en design som verkligen sticker ut är bilmodellen helt rätt. Kia-formgivarna pratar gärna i Star Wars-referenser och visst är det lite Stormtrooper över fronten på bilen. Räckvidden är teoretiskt sett god även om den sannolikt är minst 10–15 mil kortare under Sveriges kalla vintermånader.

Två rivaler



Hyundai Kona Electric

Pris: från 409 900 kr.

204 hästkrafter.

Koncernsyskonet Kona Electric erbjuder också en räckvidd på ungefär 45 mil och ungefär samma slags utrustning och finesser som Kia E-Soul.



Tesla Model 3

Pris: från 450 000 kr.

261 hästkrafter.

Äntligen har Teslas ”folkbil” kommit. Men den som beställer får räkna med långa väntetider innan ”smarttelefonen på hjul” dyker upp.

Ia Wadendal

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Nya Bentley Flying Spur officiell

Peter Klemensberger 11 juni 2019

För nästan två år sedan presenterades senaste Bentley Continental GT, nu täcks sedanversionen Flying Spur av. Men som man tidigare har gjort klart ska versionerna skilja sig åt mer än tidigareoch när vi ser bilderna på tredje generationen Flying Spur är det bara att hålla med.



***FILM**: https://youtu.be/K5hegk22kjk*

Framtill märks mest en vräkigare grill och en kylarprydnad i form av ”Flying B” som kan sänkas ner elektriskt – för första gången på en Bentley. Baktill ser vi förutom ett sedanstuk ljuskällor som för tankarna till suven Bentaygamed geometri i form av bokstaven B. Continental GT har små ellipser till baklampor som i alla fall för undertecknads tankar till gamla tiders Ford Taunus 12M.

Liksom hos Bentayga finns här luftintag på framflyglarna, även de i formen av bokstaven B. Hos Flying Spur är de betydligt mer utdragna än på suven.

Under skalet känns det mesta igen. Modellen debuterar med märkets välkända W12 motor på sex liter med ett maximalt effektuttag på 608 hästkrafter och ett vridmoment på 900 newtonmeter. Det är nog för att ta den 2 437 kg tunga (torrvikt) bilen till 100 km/h på 3,8 sekunder och ge den en topphastighet på 333 km/h. Såväl en V8:a som V6:a som laddhybrid dyker upp senare.

Bilen bygger liksom Continental GT på den nya MSB-plattformen som delas med Porsche Panamera. Hos Flying Spur har den i millimeter tänjts till 5 316 i längd, 1 978 i bredd, 1 484 i höjd och 3 194 mellan hjulaxlarna. Det betyder dimensioner likt som hos föregångaren även om axelavståndet har växt med 13 centimeter och understryker sedankaraktären.

Fick det där sista dig att börja se åt annat håll är det värt att berätta att nya Flying Spur kommer med fyrhjulsstyrning – för första gången hos en Bentley. I övrigt är det samma doningar som hos Continental GT som gäller, fyrhjulsdrift som prioriterar kraft till bakhjulen samt en åttaväxlad dubbelkopplingslåda från ZF.

Invändigt hittar vi ett baksäte kalibrerat för två samt en interiör som känns igen från Continental GT förutom andra fläktutblås på mittkonsolen.



Nya Flying Spur kan beställas i EU-länder samt Norge, Israel, Schweiz, Turkiet och Ukraina i höst. Leveranserna startar tidigt 2020. Några priser bekräftas inte men i Storbritannien nämns ett startpris på 185 000 pund (närmare 2,2 miljoner kronor), det är cirka 15 000 pund mer än för utgående version av Flying Spur.



GALLERI
Bentley Flying Spur 2020
16 bilder

RECHARGE

14. Bilhandlarna kasserar in bonusen – elbilarna försvinner till Norge

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-06-11, 15:51

Tack vare en lucka i regelverket kan svenska bilhandlare exportera elbilar till Norge – och samtidigt kassera in elbilsbonusen på 60.000 kronor. Det enda som krävs är att ha elbilarna ute på en kort leasingperiod under några månader eller omsätta dem på annat sätt, skriver Motormagasinet. Bonusen betalas alltså inte ut direkt utan först efter några månader, just för att minska risken för export. Men det funkar inte i praktiken.



"Det är medveten upphandling från Norge. Man går in och säger att när miljöbonusen är utbetald så köper jag gärna din bil och då handlar det om bilar som är mellan sex månader och ett år gamla", säger MRF:s vd Tommy Letzén i en intervju med Sveriges Radio.

Suget efter elbilar är stort i Norge och exporten av elbilar från Sverige till grannlandet har ökat de senaste åren. Även om elbilen gör klimatnytta även på norska vägar är det alltså svenska skattebetalare som får stå för notan.

"Ur ett svenskt perspektiv tycker vi för det första att det är för bedrövligt att vi inte har ett system som gör att incitamenten följer bilen över tiden. Och för det andra är det förstås negativt för miljön att de här bilarna inte stannar kvar i Sverige", säger Tommy Letzén i intervjun.

Begagnade miljöbilar vräks ut ur Sverige – exporteras till utlandet

Allt fler svensksålda miljöbilar försvinner på export

Trots elbilsboomen – stort sug efter svenska dieselbilar i Norge
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Feber

15. Rivians bilar kommer att kunna ladda varandra

Av Bobby Green 2019-06-10 KL 09:45

Smart!



R.J. Scaringe som är chef hos Rivian har berättat för The Drive att något som kallas för "Rivian-to-Rivian" kommer att finnas tillgängligt för deras bilar. Det är en funktion som gör det möjligt att kunna sno lite ström från en bil och skicka över kraften till en annan. Exakt hur det ska fungera är dock oklart men det kan väl säkert bli en funktion som uppskattas av köparna. En annan sak han nämnde var också att man kommer att kunna köpa extra batteripack och stoppa in om man inte tycker att räckvidden på 64 mil är tillräckligt.

Rivians första modell, pickupen R1T, kommer att lanseras någon gång nästa år.

engadget.com +

Jonny Smith spanar in Rivian
Lär oss mer om elbils-startupen

Ford investerar 500 miljoner dollar i Rivian
Ska använda sig av teknik för att bygga en ny elbil

Rivian presenterar camping-prylar till sin pickup
Utrustas med ett mini-kök

16. Vi kör nya Toyota Supra

Mattias Rabe

10 juni 2019

Hans Hedberg har begett sig till Spanien där han lägger händerna om ratten på nya Toyota GR Supra.



FILM: ***https://delivery.youplay.se/r/ABF5D***

Nya Toyota Supra, eller GR Supra som den heter egentligen, är för tillfället sportbilen som det pratas extra mycket om. Dels för att en ikon är tillbaka efter 17 års uppehåll, dels för att nya generationen är ett resultat efter nära samarbete mellan Toyota och BMW.

Men hur är nya Supra att ratta på bana och på landsväg? Det har Teknikens Världs Hans Hedberg tagit reda på genom att bege sig till Spanien, närmare bestämt till banan Jarama utanför Madrid, samt området runt omkring.

I Teknikens Värld nummer 13/2019, som finns ute i butik just nu, bjuder Hans på ett långt provkörningsreportage av nya Supra. Där går han närmare in på flertalet detaljer och upplevelser, och tittar även tillbaka i tiden på tidigare Supra-generationer.

Du kan även läsa mer om nya Toyota Supra här på teknikensvarld.se.

GALLERI
Toyota GR Supra 2020
33 bilder

17. Grattis Hawk!

Publicerad 14 juni **2009**

I dag när Håkanoch Hakon har namnsdag vill vi även uppmärksamma Hawk!



Hawk som betyder hök är ett av många rovfågelnamn som figurerat på bilar. Fyra märken, parvis besläktade, har vi hittat som haft Hawk på programmet.



Om man alls minns Hillman, tänker man på ganska små bilar, men en gång i världen fanns till och med en 8-cylindrig Hillman. När bröderna Rootes, som var bilhandlare, i början av 1930-talet köpte Hillman för att starta egen tillverkning, började man i flera storleksklasser. Hillman Hawk (1935-1937) var en stor bil med en sidventilsexa på 3,2 liter och, faktiskt, separatfjädring fram. Tänkt att konkurrera med de bilar från Canada som såldes på den brittiska marknaden men den rollen togs senare över av Humber som också införlivats i Rooteskoncernen.



Ett av de första engelska märken som fredsåret 1945 presenterade nya modeller var Humber. De skilde sig inte mycket från förkrigsmodellerna, men Humber Hawk var ny i programmet. Den var den minsta i serien och hade en tvåliters fyra på 56 hk. Den enda förändring som gjordes under dess treåriga produktionstid var att den drabbades av rattväxel!



Den första bilsalongen i London efter kriget hölls 1948 och då visade nästan alla tillverkare helt nya modeller. Nya Humber Hawk hade eleganta linjer som liknats vid Chryslers 49:or men dessa visades flera månader senare. Stilen låg i tiden och Raymond Loewy hade assisterat Rootes i designarbetet.



Humber Hawk utvecklades successivt och till 1954 konverterades motorn från sid- till toppventiler och effekten höjdes till 70, senare till 75 hk. Överväxel var tillval. Efter att ha varit helt okänd i Sverige såldes omkring 1000 Humber här under första halvan av 1950-talet.



En helt ny självbärande kaross fick Humber Hawk 1957 som med flera facelifts skulle tjäna modellen tills namnet Hawk försvann 1967. Att formgivarna sneglat på Chevrolet 1955 är väl tydligt. Mekaniskt var det inga större förändringar utom att automatlåda ibland erbjöds som tillval.



Humbers likhet med Chevrolet är ännu tydligare hos kombimodellen som kallades Station Wagon med den amerikanska termen - engelsmännen sa oftast Estate Car. Humber Hawk Station Wagon var en bil omtyckt av engelska konst- och antikvitetshandlare, en roll som på 70- och 80-talen övertogs av Volvos herrgårdsvagnar.



Studebaker var mästare i att med små medel skapa intryck av något helt nytt fast man jobbade med samma grundkaross de sista 14 årsmodellerna. Med ny front, pålagda fenor i plast och en ny ytterpressning på bakluckan såg Golden Hawk 1956 helt annorlunda ut än den smäckra Commander Hardtop från 1953. Det fanns 1956 fyra olika Hawks; Golden Hawk (bilden) och Sky Hawk var hardtops medan Power Hawk och Flight Hawk var coupéer med B-stolpe. Alla hade V8 utom Flight Hawk som var sexcylindrig.



Inför 1957 var antalet Hawk på Studebakers program reducerat till två, Golden Hawk (på bilden) och Silver Hawk. V8:an i Golden Hawk gav 275 hk tack vare en kompressor från McCulloch. Silver Hawk var B-stolpad och kunde fås med V8 eller sexa. Femtioåttorna var i stort oförändrade.



Studebakers sedaner omvandlades 1959 till den stubbiga Lark men Silver Hawk överlevde som den enda Studebaker med linjer något igenkännliga från Raymond Loewys sensationella grundform från 1953. Silver Hawk fanns kvar med små dekorförändringar i två årsmodeller till. För export fanns den också med sexa.



Gran Turismo Hawk 1962 -1964 var så omarbetad i 60-talets linjalstil att den uppfattades som en helt ny bil men den var baserad på grundkarossen från 1953. Att grillen påminde om Mercedes får man ha överseende med. Studebaker var vid en här tiden generalagent i USA för det tyska prestigemärket.



Studebaker och Packard fusionerades 1954 och tre år senare var Packard en förklädd Studebaker med annan grill och dekor. Den tillverkades för att Packards återförsäljare skulle ha något att sälja kontraktstiden ut. Följaktligen fanns det 1958 en Packard Hawk med en bredkäftad front i glasfiber som tekniskt var identisk med Studebaker Golden Hawk. Man låtsades inte ens att de var olika bilar utan de fick en gemensam annons! Förresten, Packard Hawk hade en unik detalj, dörrklädseln fortsatte ut på dörrens utsida! Inte så bra när det regnade.

18. Fredagshumorn: Claes Eriksson solo - Claes läser prosa



FILM: https://youtu.be/JN_engijGvY

19. Fredagsfilmen: Green Hell of Hill Climb i Sankt Anton 2019

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-05-24, 18:30

Gillar du högvarviga motorer och vilda men skickliga förare är det här rätt film. Skruva upp ljudet!



Backtävlingar bjuder på rejält ombyggda bilar,
här Karl Schagerl i sin VW Golf Rallye TFSI-R.

FILM: https://youtu.be/2WJa_0LOsSE

Kan vi få nog av backtävlingar? Givetvis inte och här har vi en färsk film "Green Hell of Hill Climb" i Sankt Anton, Österrike.

Filmen har en inledning med musik i bakgrunden, men var inte oroliga – vid 1:18 in i filmen är det bara motorljud och ståpäls som gäller. Tävlingen vanns av Karl Schagerl i sin VW Golf Rallye TFSI-R som på tre försök fick den sammanlagda tiden 3:42,04.

Vill du se fler liknande filmer är det bara att knappa in Green Hell of Hill Climb Sankt Anton i sökfältet. Eller gå in på Werace.tv (klicka på länken) och se de senaste filmerna från backtävling-arna.



Backtävling: Reto Meisel kör Mercedes SLK med Judd-V8 som varvar 11.300 rpm



Nio bilar med extremt stora motorer – skruva upp ljudet och njut



Lyssna på filmen: Aston Martins V12 sugmotor till Valkyrie ger 1.000 hk vid 10.500 rpm



De fem mest välljudande motorerna – håller du med?



Backtävlingen som får dig att må illa – eller skratta rakt ut



Porsche 917 låter boxertolvan sjunga för full hals



Ferrari 550 GT på full attack i en backtävling – det blir ”örgasm”



Ferrari FXX K – lyssna på den vansinniga V12-motorn

SLUT